Benchmarking rijschoolsystemen in Nederland en omringende landen

Dr. W.P. Vlakveld

R-2013-17

Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV
SWOV Institute for Road Safety Research

Benchmarking rijschoolsystemen in Nederland en omringende landen

Vergelijking van rijschoolsystemen en hun veiligheidswaarde in Nederland, Duitsland, België en het Verenigd Koninkrijk

R-2013-17
Dr. W.P. Vlakveld
Den Haag, 2013
Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV

Documentbeschrijving

Rapportnummer:	R-2013-17
Titel:	Benchmarking rijschoolsystemen in Nederland en omringende landen
Ondertitel:	Vergelijking van rijschoolsystemen en hun veiligheidswaarde in Nederland, Duitsland, België en het Verenigd Koninkrijk
Auteur(s):	Dr. W.P. Vlakveld
Projectleider:	Dr. H.L. Stipdonk
Projectnummer SWOV:	C10.03
Trefwoord(en):	Driver training, driving (veh), driving instructor, school, evaluation (assessment), Netherlands, Germany, Belgium, United Kingdom.
Projectinhoud:	In dit rapport is het Nederlandse rijschoolsysteem vergeleken met die in Duitsland, België en het Verenigd Koninkrijk. Tussen de vier landen bestaan grote verschillen als het om de rijopleiding gaat. De vraag is of deze ook effect hebben op de verkeersveiligheid
Aantal pagina’s:	20
Prijs:	€ 7,50
Uitgave:	SWOV, Den Haag, 2013

Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV
Postbus 93113
2509 AC Den Haag
Telefoon 070 317 33 33
Telefax 070 320 12 61
E-mail info@swov.nl
Internet www.swov.nl

Samenvatting

Het ministerie van Infrastructuur en Milieu heeft de SWOV gevraagd om het Nederlandse rijschoolsysteem te vergelijken met die in de ons omringende landen (Duitsland, België en het Verenigd Koninkrijk). Tussen de vier landen bestaan grote verschillen als het om de rijopleiding gaat. In Duitsland is daarover veel geregeld en in het Verenigd Koninkrijk is juist weinig geregeld. Welk effect hebben deze verschillende rijschoolsystemen op de verkeersveiligheid?

Leerlingen moeten in Duitsland een minimumaantal theorie- en praktijklessen hebben gevolgd voordat ze rijexamen mogen doen en rijinstructeurs dienen een opleiding in rijschoolmanagement te hebben gevolgd en eerst twee jaar als rijinstructeur in loondienst te hebben gewerkt, voordat ze zich mogen vestigen als zelfstandig rijschoolhouder.
In het Verenigd Koninkrijk kan men in het bezit komen van het rijbewijs, zonder één rijles bij een erkende rijschool te hebben gevolgd. Rijles door leken komt in het Verenigd Koninkrijk veel voor, al nemen bijna alle leerlingen ook rijles bij een erkende rijschool. De opleiding tot rijinstructeur bevat in het Verenigd Koninkrijk geen module in rijschoolmanagement en rijinstructeurs kunnen zich direct na het behalen van hun diploma vestigen als zelfstandig rijschoolhouder.
Ook in België kan men in het bezit komen van het rijbewijs zonder rijles bij een erkende rijschool te hebben gevolgd. Er bestaat echter in België ook een traject waarbij men ten minste twintig rijlessen bij een erkende rijschool moet hebben gevolgd voordat men rijexamen mag doen. Rijinstructeurs moeten in België een cursus in rijschoolmanagement hebben gevolgd voordat ze zich mogen vestigen als zelfstandig rijschoolhouder.
In Nederland zijn rijlessen formeel niet verplicht, maar als men rijles neemt, moet dat rijles zijn van een erkende rijinstructeur. De facto betekent dit dat men zich in Nederland alleen op het rijexamen kan voorbereiden door rijlessen te nemen bij een erkende rijschool. Rijinstructeurs hoeven in Nederland geen cursus in rijschoolmanagement te hebben gevolgd om zich te mogen vestigen als zelfstandig rijschoolhouder.

Ondanks de grote verschillen tussen de landen lijken er geen grote verschillen in de ‘veiligheidswaarde’ van deze opleidingen te zijn. Dit is minder vreemd dan men op het eerste gezicht zou denken, omdat ongevallen waarbij jonge beginnende bestuurders betrokken zijn veelal worden veroorzaakt door een gebrek aan zogenoemde hogereordevaardigheden. Bij hogereordevaardigheden gaat het om zaken als gevaarherkenning, risicoperceptie, risicoacceptatie, zelfreflectie en het op elkaar kunnen afstemmen van de eigen vermogens en de risico’s die men in het verkeer aangaat. Aan deze zaken wordt zowel in Nederland als in de ons omringende landen nog weinig aandacht besteed in de basisrijopleiding. Onderzoek in Denemarken heeft aangetoond dat het ongevalsrisico in het eerste jaar van het rijbewijsbezit in enige mate kan worden teruggedrongen door praktijklessen en theorielessen verplicht te stellen met aandacht voor hogereordevaardigheden die niet of moeilijk te testen zijn op het rijexamen.

Summary

Benchmarking driver training systems and their safety value in the Netherlands, Germany, Belgium and the United Kingdom

The Ministry of Infrastructure and the Environment asked SWOV to compare the Dutch driver training system with the systems in the neighbouring countries (Germany, Belgium and the United Kingdom). There are major differences between the driver trainings in the four countries. Much is regulated in Germany, whereas the United Kingdom, on the other hand, has very few regulations. What is the road safety effect of these different driver training systems?

Learner drivers in Germany must have followed a minimum number of theory and practical lessons before they can take their driving test and driving instructors must have had an education in driving school management and must first have been employed as a driving instructor before they can start their own independent driving school.

In the United Kingdom the driving test can be taken without having followed a single lesson at an approved driving school. Layman driver training is very frequent in the United Kingdom, although most learners also follow lessons at an approved driving school. The driving instructor training in the United Kingdom does not include a module driving school management and driving instructors can establish an independent driving school immediately after having passed their examination.

In Belgium it is also possible to obtain the driving licence without having followed lessons at an approved driving school. However, Belgium also has a possibility in which a learner must have followed a minimum of twenty lessons at an approved driving school before being allowed to take the driving test. In Belgium, driving instructors must have taken a course in driving school management before they can start their own independent driving school.

Officially driving lessons are not compulsory in the Netherlands, but if one follows driving lessons, they must be taught by an approved driving instructor. In fact this means that in the Netherlands one can only prepare for the driving test by taking lessons at an approved driving school. In the Netherlands, driving instructors do not need to take a course in driving school management before they can start their own independent driving school.

Despite the considerable differences between the countries, the ‘safety value’ of the driver training systems does not seem to differ much. This is not as strange as one may be inclined to think, because crashes involving young novice drivers are often due to lack of higher order skills. Higher order skills are, for example, hazard perception, risk awareness, risk acceptance, self-reflection and the ability of tuning one’s own skills and the risks one encounters in traffic. As yet, these topics have received limited attention in the basic driver trading, both in the Netherlands and in its neighbouring counties. Research in Denmark has proved that the crash risk during the first year of having the driving licence can be reduced somewhat by making practical and theory lessons compulsory, with special attention for the higher order skills that are difficult to test or cannot be tested at all during the driving test.

Inhoud

1. Inleiding

1.1. Achtergrond en vraagstelling

Tweede Kamer
In de Tweede Kamer zijn vragen gesteld over de kwaliteit van de rijschoolbranche. In het Algemeen Overleg van 21 mei 2013 heeft mevrouw Kuiken (PvdA) opgemerkt dat er in de rijschoolbranche veel geschermd wordt met een strikt vergunningensysteem dat men in Duitsland hanteert. Zij vraagt zich af wat de voordelen daarvan zijn en vraagt de minister om een ‘benchmark’ uit te voeren met betrekking tot ‘systemen’ in bijvoorbeeld Duitsland, het Verenigd Koninkrijk en Nederland. Zij pleit ervoor om uit te zoeken “wat de do’s-and-don’ts en de positieve kanten van het systeem in vergelijking met Nederland zijn”.

Brancheorganisaties
Een deel van de branche is er voorstander van om in Nederland het in Duitsland gehanteerde systeem in te voeren, waarbij rijinstructeurs pas een aanvraag mogen indienen om zich als zelfstandig rijschoolhouder te vestigen, nadat zij het beroep eerst twee jaar in loondienst hebben uitgeoefend. De Nederlandse brancheorganisaties spreken over drie jaar, maar in het Duitse ‘Fahrlehrergesetz’ staat twee jaar.
Als alternatief daarvoor, denkt een ander deel van de branche aan een cursus in ondernemersvaardigheden die afgesloten dient te worden met een toets. Men mag zich dan pas als zelfstandig rijschoolhouder vestigen indien men na de toets voor rijinstructeur, ook de toets voor ondernemersvaardigheden met goed gevolg heeft afgelegd.

Vraagstelling IenM
Het ministerie van IenM heeft de SWOV gevraagd om het Nederlandse rijschoolsysteem te vergelijken met die in de ons omringende landen (Duitsland, België en het Verenigd Koninkrijk). Welk effect hebben de verschillende rijschoolsystemen op de verkeersveiligheid? Onder ‘rijschoolsysteem’ verstaat het ministerie “alle regelingen op basis waarvan men zich mag vestigen als rijschoolhouder”. De benchmark beperkt zich tot de rijopleidingssystemen voor het ‘rijbewijs B’.

1.2. Kader en leeswijzer

Het is niet mogelijk om de verkeersveiligheidsprestaties van landen met elkaar te vergelijken indien alleen gekeken wordt naar de vestigingsvoorwaarden voor rijschoolhouders.

Aangenomen mag worden dat er een verband is tussen de kwaliteit van een bestuurder en ongevalsbetrokkenheid. De kwaliteit van (beginnende) bestuurders wordt mede bepaald door de kwaliteit van het rijexamen en de kwaliteit van de rijopleiding. De kwaliteit van de rijopleiding wordt vervolgens weer mede bepaald door de kwaliteit van de rijinstructeur en de kwaliteit daarvan wordt weer mede bepaald door de kwaliteit van de opleiding tot rijinstructeur. Er kan niet naar het verband tussen vestigingsvoorwaarden van rijschoolhouders en de verkeersveiligheid gekeken worden zonder dat de tussenliggende schakels, zoals de opleiding tot rijinstructeur, de

rijopleiding zelf en het rijexamen daarin meegenomen worden. Dit betekent dat in deze benchmark ook aandacht wordt besteed aan de rijopleiding, het rijexamen en de opleiding tot rijinstructeur.

In deze benchmark wordt eerst per land kort het rijschoolsysteem weergegeven (*2* t/m *5*). Hierna volgen de benchmark (6) en een verklaring voor de uitkomsten hiervan (*7*). Deze notitie eindigt met een conclusie (*8*).

2. Het Duitse rijschoolsysteem

Leerlingen zijn in Duitsland verplicht om minimaal veertien theorielessen van 90 minuten en twaalf praktijklessen van 45 minuten te volgen voordat ze rijexamen mogen doen. Naast deze verplichte theorie- en praktijklessen moet men kunnen aantonen zes uur EHBO-les te hebben gevolgd. Er is geen officieel curriculum met leerdoelen. Wel zijn er in de Duitse regelgeving enkele thema's vastgelegd die in de theorielessen aan de orde dienen te komen (bijvoorbeeld over afstand houden en snelheid). Hoewel er geen officieel nationaal curriculum is, is er wel een curriculum dat veel gebruikt wordt door rijscholen en dat is ontwikkeld door de Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände.[1] In Duitsland heeft men eerder dan in Nederland een systeem ingevoerd waarbij men op 17-jarige leeftijd het rijbewijs kan behalen en dan tot zijn 18^{e} jaar alleen onder begeleiding mag rijden.

Leerlingen mogen in Duitsland alleen rijles volgen bij een gediplomeerde rijinstructeur. Om de opleiding voor rijinstructeur te mogen volgen dient men ten minste 22 jaar te zijn, moet men de nodige rijervaring hebben en dient men over alle rijbewijzen te beschikken. Voorts dient men voordat men aan de opleiding tot rijinstructeur mag beginnen, over een diploma te beschikken waaruit blijkt dat men les mag geven (bijvoorbeeld de pedagogische academie). In de opleiding tot rijinstructeur wordt veel aandacht aan didactiek besteed. Voor het verkrijgen van het diploma dient men drie examens met goed gevolg te hebben afgelegd. Deze examens zijn: (1) rijvaardigheid, (2) het geven van een praktijk- en een theorieles, en (3) onderwijskunde. Als men geslaagd is, mag men rijles geven, maar mag men nog niet een eigen rijschool starten. Dat mag pas als men: (1) ten minste 25 jaar is, (2) ten minste twee jaar lang het beroep van rijinstructeur als hoofdberoep heeft uitgeoefend, (3) een cursus van ten minste 70 lesuren van 45 minuten in rijschoolbedrijfsbeheer heeft gevolgd en (4) over de nodige leermiddelen en leslokalen beschikt. Om hun bevoegdheid te behouden dienen rijinstructeurs om de vier jaar een verplichte driedaagse bijscholingscursus te volgen.

[1] Zie http://www.fahrlehrerverbaende.de/

3. Het Belgische rijschoolsysteem

In België is men niet verplicht om rijles te nemen voordat men rijexamen doet. Als men 17 jaar is geworden kan worden begonnen met begeleid rijden. In tegenstelling tot in Nederland (2toDrive) en Duitsland ('Begleitetes Fahren ab 17'), begint men in België met begeleid rijden *voordat* het praktijkexamen met goed gevolg is afgelegd. Wel moet men eerst zijn geslaagd voor het theorie-examen om onder begeleiding de weg op te mogen. Leerlingen moeten minimaal drie maanden begeleid rijden en 18 jaar zijn geworden om het praktijkexamen te mogen afleggen. Ze mogen echter ook weer niet te lang oefenen met een begeleider. Binnen 36 maanden begeleid rijden moet men praktijkexamen hebben gedaan. België kent nog een tweede weg waarlangs het rijbewijs behaald kan worden. Bij deze voorbereiding op het rijexamen is rijles bij een erkende rijschool verplicht. Leerlingen kunnen bij dit model pas met hun rijopleiding starten nadat ze 18 jaar zijn geworden. Ze nemen dan eerst 20 uur rijles bij een erkende rijschool van een gediplomeerde rijinstructeur. Nadat ze deze rijlessen hebben gevolgd en nadat ze zijn geslaagd voor het theorie-examen, mogen ze alleen de weg op (dus zonder begeleider) om te oefenen voor het praktijkexamen. Ze mogen echter niet in het donker rijden.

Om in België rijles te mogen geven, moet men brevetten hebben gehaald. Brevet II geeft recht tot het geven van praktijkles in personenauto's en brevet III geeft recht tot het geven van theorieles. Er worden geen eisen gesteld aan de algemene vooropleiding om toegelaten te worden tot de opleiding van rijinstructeur. Nadat men de brevetten II en III heeft gehaald, mag men rijles geven, maar mag men nog niet met een eigen rijschool beginnen. Voor een eigen rijschool heeft men brevet I nodig. Dit is het brevet voor 'rijschooldirecteur of adjunct-rijschooldirecteur'. De opleiding voor dit brevet gaat overwegend over bedrijfsbeheer en ondernemerschap. Om hun bevoegdheid te behouden, dienen rijinstructeurs ieder jaar minimaal twaalf uur bijscholing te volgen.

Er is in België een maas in de wet waardoor ook zonder brevetten rijles gegeven kan worden. Rijinstructeurs zonder brevetten of rijinstructeurs met brevetten, maar die niet aan de voertuigeisen voor lesauto's en/of bijscholingseisen willen voldoen, kunnen zich aanbieden als begeleider. Vervolgens geven ze dan tegen betaling tijdens de begeleiding, rijinstructie.[2] De Belgische overheid werkt aan maatregelen om deze pseudo-rijscholen onmogelijk te maken.

[2] Zie http://nieuws.vtm.be/binnenland/2013042244575-pseudorijscholen-zijn-doodsteek

4. Het Britse rijschoolsysteem

In het Verenigd Koninkrijk kunnen aspirant-automobilisten zich voorbereiden op het rijexamen nadat ze 17 jaar zijn geworden. Dit doen zij door een voorlopig rijbewijs aan te vragen waarmee zij onder begeleiding mogen oefenen. De begeleider moet minimaal 21 jaar oud zijn en drie jaar over zijn of haar rijbewijs beschikken. Men mag met een voorlopig rijbewijs overal rijden, maar niet op autosnelwegen. In tegenstelling tot in België hoeven leerlingen in het Verenigd Koninkrijk niet eerst het theorie-examen met goed gevolg af te leggen om met begeleid rijden te mogen beginnen. Gemiddeld rijden leerlingen 14 maanden onder begeleiding voordat het rijexamen wordt afgelegd. Het praktijkexamen kan pas worden afgelegd nadat men is geslaagd voor het theorie-examen. Het theorie-examen kent een apart onderdeel gevaarherkenning. Rijlessen bij een erkende rijschool zijn niet verplicht. Veruit de meeste mensen nemen echter wel rijles bij een erkende rijschool als aanvulling op begeleid rijden. Slechts 1% bereidt zich voor zonder een enkele rijles te nemen. Aan de andere kant neemt ook maar ongeveer 1% uitsluitend rijlessen, zonder onder begeleiding te oefenen. Gemiddeld nemen 17-19-jarige vrouwen 47 uur rijles en nemen 17-19-jarige mannen 35 uur rijles bij een erkende rijschool voordat ze slagen voor het rijexamen (Wells et al., 2008).

Elke persoon in het Verenigd Koninkrijk die minimaal vier jaar in het bezit is van rijbewijs B en geen ontzegging van het rijbewijs heeft gehad, kan de opleiding tot rijinstructeur voor het B-rijbewijs volgen. Een algemene vooropleiding is niet vereist. Het examen voor rijinstructeur bestaat uit drie deelexamens. Het eerste deelexamen is het theorie-examen. Dit theorie-examen gaat niet alleen over de verkeersregels, maar ook over de theorie van het lesgeven. Een apart onderdeel van deelexamen I vormt de gevaar-herkenningstoets. In deelexamen II wordt de rijvaardigheid van de aspirant-rijinstructeur getoetst en in deelexamen III wordt zijn of haar vaardigheid in het geven van rijinstructie getoetst. Bij dit laatste onderdeel speelt de examinator de rol van leerling tijdens een gefingeerde rijles. Als men voor de drie deelexamens geslaagd is, is men ‘advanced driving instructor’ (ADI) en mag men een rijschool starten. Het Verenigd Koninkrijk kent geen apart deelexamen in rijschoolmanagement. Werken in loondienst komt weinig voor. Men begint als zelfstandig rijschoolhouder of men gaat deel uitmaken van een grote rijschool als franchisenemer. Er bestaat geen verplichte bijscholing voor rijinstructeurs. Wel voert de Driving Standards Agency (DSA; het Britse CBR) zogenoemde ‘check tests’ uit. Elke rijinstructeur wordt om de vier jaar door inspecteur van de DSA getest. Deze check test is gelijk aan het reeds besproken deelexamen III.

5. Het Nederlandse rijschoolsysteem

In Nederland mogen kandidaten in het kader van 2toDrive (sinds november 2011) op 16-jarige leeftijd beginnen met theorielessen. Vanaf 16,5 mag men beginnen met het nemen praktijkles. Wanneer men 17 jaar is geworden, mag men rijexamen doen. Na het behalen van het rijbewijs mag men dan voordat men 18 jaar is geworden alleen rijden met een begeleider. 2toDrive is een proef. Ook als deze proef slaagt, blijft altijd de mogelijkheid bestaan om pas te starten met de rijopleiding nadat men 18 jaar is geworden. Er hoeft dan nadat men is geslaagd, niet eerst een periode onder begeleiding gereden te worden.

Bij wet is men in Nederland niet verplicht om rijles te volgen. Zonder rijles is het echter vrijwel onmogelijk om te slagen voor het rijexamen. Voor rijlessen geldt dat die alleen gegeven mogen worden door een gediplomeerd rijinstructeur. Dit is geregeld in de Wet Rijonderricht Motorrijtuigen (WRM). Voorts dient de lesauto aan een aantal eisen te voldoen. De belangrijkste daarvan is dat de lesauto over dubbele bediening moet beschikken. Doordat rijlessen niet verplicht zijn, is er in Nederland niets vastgelegd over wat in de rijlessen aan de orde dient te komen. Nederland kent dus evenals het Verenigd Koninkrijk – en in tegenstelling tot de meeste andere landen van Europa – noch een nationaal curriculum noch een verplicht minimumaantal theorielessen en praktijklessen voordat men rijexamen mag doen.

Mensen die slagen voor het rijexamen, hebben in Nederland gemiddeld 42 uur achter het stuur gezeten met een rijinstructeur naast zich. De spreiding is echter groot. Sommige leerlingen hebben maar heel weinig lessen nodig en andere leerlingen hebben heel veel lessen nodig. Vrouwen hebben gemiddeld 8 uur rijles meer nodig om te slagen voor het rijexamen dan mannen (Vlakveld, 2006).

Om in Nederland rijinstructeur te worden, moet men een opleiding volgen en een examen afleggen. Iemand mag alleen de opleiding volgen als met goed gevolg een opleiding op lbo-niveau of mavo/vmbo-niveau is doorlopen. Wie niet aan deze vooropleidingseis voldoet, kan een geschiktheidstest afleggen. Het examen bestaat uit drie deelexamens: (1) competente verkeers-deelname, (2) didactische voorwaarden en (3) proeve van bekwaamheid. In het eerstgenoemde deelexamen wordt de eigen rijvaardigheid en de theorie over verkeersdeelname beoordeeld. Het tweede deelexamen gaat over de theorie van het lesgeven. Het derde deelexamen bestaat uit een beoordeling van een rijles die gegeven wordt door de aspirant-rijinstructeur. Deze proeve van bekwaamheid mag pas afgelegd worden nadat men stage bij een rijschool heeft gelopen. Om zich als zelfstandig rijschoolhouder te mogen vestigen, hoeft men in Nederland geen cursus in rijschoolmanagement te volgen en hoeft men ook niet eerst in loondienst bij een rijschool ervaring te hebben opgedaan. Wie rijinstructeur wil blijven moet in vijf jaar tijd minimaal zes dagdelen van drie uur theorieles volgen. Tevens moeten twee rijlessen die worden geobserveerd door een begeleider van het IBKI[3], als voldoende worden beoordeeld.

[3] Organisatie op het gebied van examinering en certificering voor de mobiliteitsbranche.

6. Benchmarking

Om de mate van verkeersveiligheid tussen landen met elkaar te vergelijken wordt doorgaans het aantal verkeersdoden per 10.000 inwoners genomen. Deze maat is niet geschikt om rijopleidingssystemen tussen landen met elkaar te vergelijken, omdat niet bekend is welk deel van de verkeersdoden is toe te schrijven aan een gebrekkige rijopleiding. Er is echter een maat die waarschijnlijk wel iets zegt over de kwaliteit van het rijopleidingssysteem in een land. Dit is het aandeel dat jonge beginnende bestuurders vormen van het totaal aantal bestuurders dat in een land jaarlijks om het leven komt.

Uit veel onderzoeken in veel verschillende landen, waaronder Nederlands onderzoek, is gebleken dat direct na het behalen van het rijexamen het ongevalsrisico (het aantal ernstige verkeersongevallen per gereden afstand) het hoogst is. In de eerste jaren van het rijbewijsbezit daalt dit ongevalsrisico sterk, maar die daling zwakt steeds verder af naarmate men langer over zijn rijbewijs beschikt. Na ongeveer tien jaar rijbewijsbezit daalt het ongevalsrisico niet verder (Maycock, Lockwood & Lester, 1991; McCartt et al., 2009; McCartt, Shabanova & Leaf, 2003; Sagberg, 1998; Vlakveld, 2011).

Veel factoren die bepalend zijn voor de verkeersveiligheid in een land, zoals de kwaliteit van de vervoermiddelen, de kwaliteit van de wegen en de handhavingsinspanning, zijn generiek wat betreft de leeftijd van de bestuurder. Een rijopleidingssysteem is dat niet. De invloed daarvan moet het duidelijkst zichtbaar zijn in de eerste jaren van het rijbewijsbezit. Aangezien de meeste mensen op jonge leeftijd het rijbewijs behalen, moet de kwaliteit van een rijopleidingssysteem in een land dus tot uitdrukking komen in het percentage jonge bestuurders van alle bestuurders die jaarlijks in dat land omkomen in het verkeer. Die aandelen jonge bestuurders kunnen echter alleen tussen verschillende landen worden vergeleken indien in die landen de verhouding tussen de automobiliteit van jonge automobilisten en de automobiliteit van oudere automobilisten, ongeveer hetzelfde is. Daar er geen grote welvaartsverschillen tussen Duitsland, het Verenigd Koninkrijk, België en Nederland zijn, mag aangenomen worden dat de verhouding tussen de automobiliteit van jonge bestuurders en oudere bestuurders tussen de genoemde landen niet al te veel van elkaar zal verschillen.

Op de website van de SWOV is het IRTAD-bestand met het jaarlijks aantal verkeersdoden naar leeftijd en vervoerswijze in landen aangesloten bij de OESO te vinden. Over de laatste drie daarin vermelde jaren[4] is in Nederland 25,0% van de omgekomen auto-inzittenden 18 tot en met 24 jaar oud. In Duitsland is dat 27,6%, in België 25,0% en in het Verenigd Koninkrijk 28,2%. Voorzichtigheid is geboden bij de interpretatie van deze percentages. In de eerste plaats gaat het niet om bestuurders, maar om auto-inzittenden. Daar vallen ook passagiers onder, al zal het merendeel van de slachtoffers bestuurder zijn. In de tweede plaats is het rijopleidingssysteem niet de enige factor die specifiek van invloed is op jonge bestuurders. Zo kennen het Verenigd Koninkrijk en Duitsland een extra zwaar puntenrijbewijs voor beginners en ook Nederland kent een soort van puntenrijbewijs voor

[4] Voor Duitsland en Nederland zijn dat de jaren 2008, 2009 en 2010 en voor België en het Verenigd Koninkrijk zijn dat de jaren 2007, 2008 en 2009.

beginners. Uit onderzoeken is echter gebleken dat puntenstelsels voor beginners in de genoemde landen nauwelijks van invloed zijn op de ongevallencijfers (Meewes & Weissbrodt, 1992; Simpson et al., 2002; Vlakveld & Stipdonk, 2009). Daarnaast gelden er in Duitsland en in Nederland lagere alcohollimieten voor beginners, maar dat is (nog) niet het geval in België en in het Verenigd Koninkrijk. Toch kan uit de percentages met enige voorzichtigheid geconcludeerd worden dat het effect op de verkeersveiligheid van het rijschoolsysteem gering is. Een land met een sterke regulering vanuit de overheid (Duitsland) presteert nauwelijks beter dan een land met weinig regulering vanuit de overheid (het Verenigd Koninkrijk). Opvallend is ook dat België het weliswaar slechter doet dan Nederland als gekeken wordt naar het aantal verkeersdoden per 100.000 inwoners, maar dat het aandeel jonge auto-inzittenden dat in het verkeer omkomt, in beide landen gelijk is.

7. Verklaring van het resultaat

Hoe kan het dat een rijopleidingssysteem met veel voorschriften en hoge eisen, zoals het Duitse systeem, niet of nauwelijks beter voor de verkeersveiligheid lijkt te zijn dan een systeem waarin weinig is geregeld en weinig eisen worden gesteld, zoals in het Verenigd Koninkrijk? Het Belgische en het Britse rijopleidingssysteem maken het mogelijk om na te gaan wat de invloed van rijles is op het ongevalsrisico in de eerste jaren na het behalen van het rijbewijs. In beide landen is het immers mogelijk om ook zonder rijles het rijbewijs te halen. Voor zover bekend is de invloed van rijles (nog) niet onderzocht in België, maar al wel in het Verenigd Koninkrijk (Wells et al., 2008).

Uit het Britse onderzoek is gebleken dat er geen verschil is in ongevalsrisico (het aantal ongevallen per gereden afstand) tussen mensen die niet of nauwelijks officiële rijlessen hadden genoten ter voorbereiding op het rijexamen en mensen die uitsluitend of bijna uitsluitend formele rijlessen hadden genoten ter voorbereiding op het rijexamen. Dit resultaat is opmerkelijk, maar niet uniek. Uit veel buitenlands onderzoek is gebleken dat het voor het ongevalsrisico na het behalen van het rijbewijs niet uitmaakt of men les heeft gehad van een erkend rijinstructeur of dat men min of meer zichzelf heeft leren rijden onder begeleiding van een ervaren bestuurder (Christie, 2001; Laapotti et al., 2003; Lund, Williams & Zador, 1986; Mayhew & Simpson, 1996; Mayhew & Simpson, 2002; Senserrick & Haworth, 2005). Er bestaat ook een meta-analyse waaruit blijkt dat het er voor het ongevalsrisico niet toe doet of men al dan niet rijles heeft gehad van een gediplomeerd rijinstructeur (Elvik et al., 2009). Bedacht moet worden dat, of men nu wel of niet rijlessen neemt bij een erkende rijinstructeur, men toch altijd eerst het rijexamen moet halen voordat men als chauffeur zelfstandig de weg op mag. Een slecht opgeleide leerling zal in de regel niet slagen, een goed opgeleide leerling in de regel wel. Tussen de vier landen bestaan grote verschillen in het slagingspercentage van kandidaten die voor de eerste keer rijexamen doen. In Duitsland is dit slagingspercentage 72%, in België 54%, in het Verenigd Koninkrijk 45% en in Nederland 48% (CIECA, 2010).

Nederlands onderzoek naar het effect van rijles op de verkeersveiligheid is er niet. Wel is bekend dat in Nederland het ongevalsrisico (aantal ernstige ongevallen per gereden afstand met dood of ernstig verkeersgewond als afloop) van vrouwelijke automobilisten van 18 en 19 jaar half zo hoog is als dat van jonge mannelijke automobilisten in deze leeftijdscategorie (Vlakveld, 2011). Mannen en vrouwen nemen les bij dezelfde rijscholen en doen hetzelfde rijexamen en toch is er een zeer groot verschil tussen jonge mannen en jonge vrouwen wat betreft hun ongevalsrisico in de eerste periode na het behalen van het rijbewijs. Dit illustreert dat de kwaliteit van het rijopleidingssysteem waarschijnlijk één van de minder belangrijke factoren is die bepalen hoe veilig iemand rijdt, direct na het behalen van het rijbewijs.

Dat rijlessen door een gediplomeerd instructeur vermoedelijk weinig effect hebben op het ongevalsrisico, is minder vreemd dan op het eerste gezicht

lijkt. In de basisrijopleiding gaat het vooral om voertuigbeheersing en om veilige verkeersdeelname in doorsnee verkeerssituaties. Ongetwijfeld wordt men door goede rijlessen technisch gezien een betere chauffeur. Technisch goede automobilisten zijn echter niet noodzakelijkerwijs ook veilige automobilisten. Het gaat er niet zozeer om hoe rijvaardig men is, maar hoe men met zijn of haar rijvaardigheden omgaat in het verkeer. Wellicht zijn technisch gezien iets minder goede maar voorzichtige bestuurders veiliger automobilisten dan technisch bekwame bestuurders die veel risico nemen. Een technisch bekwame automobilist die de eigen vaardigheden overschat, hoge risico's accepteert en de risico's in het verkeer onderschat, is toch een onveilige automobilist. Veel ongevallen worden mede veroorzaakt doordat men te hard rijdt, onder invloed rijdt, of doordat men onder het rijden zijn of haar aandacht niet bij het verkeer heeft. Uit buitenlands diepteonderzoek is gebleken dat bij de meeste ongevallen waarbij jonge beginnende bestuurders zijn betrokken, gebrek aan gevaarherkenning, afleiding en te hard rijden voor de omstandigheden een belangrijke rol spelen (Curry et al., 2011; McKnight & McKnight, 2003). Gebrek aan voertuigbeheersing is zelden de oorzaak voor het ontstaan van het ongeval. Als beginnende automobilisten al enige rijervaring hebben opgedaan (dus niet in de eerste maanden na het behalen van het rijbewijs, maar wat later), gaat ook roekeloosheid een rol spelen bij het ontstaan van ongevallen (Clarke, Ward & Truman, 2005). Ongevallen die veroorzaakt worden door gebrek aan gevaarherkenning, afleiding en een hoge risicoacceptatie voorkomt men niet door rijlessen waarin het accent ligt op voertuigbeheersing en het veilig kunnen afwikkelen van standaard verkeerssituaties.

Dient nu uit het voorgaande geconcludeerd te worden dat de kwaliteit van de rijopleiding er helemaal niet toe doet als het om de verkeersveiligheid gaat? Deze conclusie is waarschijnlijk terecht voor traditionele rijopleidingen waarin het accent sterk ligt voertuigbeheersing en veilige verkeersdeelname, maar is waarschijnlijk niet terecht voor rijopleidingen waarin ook veel aandacht besteed wordt aan zogenoemde hogereordevaardigheden. Bij hogereordevaardigheden gaat het om zaken als gevaarherkenning, risico-perceptie, risicoacceptatie, zelfreflectie en het op elkaar kunnen afstemmen van de eigen vermogens op de risico's die men in het verkeer aangaat. Dit laatste wordt kalibratie genoemd (De Craen, 2010).

In Denemarken is bijvoorbeeld in 1986 het nationale curriculum voor de rijopleiding drastisch herzien. Hierdoor kwam het accent in de rijopleiding sterk te liggen op verkeersinzicht, gevaarherkenning en defensief rijden. Door die verandering moet men nu in Denemarken minimaal 24 theorie-lessen en 28 rijlessen hebben afgelegd voordat men rijexamen mag doen. In het nationaal curriculum van Denemarken staat beschreven wat er in die lessen aan de orde dient te komen. Dat zijn ook zaken die wel belangrijk zijn voor veilig rijden, zoals risicoperceptie en risicoacceptatie, maar die niet of heel moeilijk op het rijexamen kunnen worden getoetst. Carstensen (2002) vond in haar onderzoek dat als gevolg van deze verandering in curriculum, het ongevalsrisico van auto-auto-ongevallen in het eerste jaar van het rijbewijsbezit met 17% was gedaald. Het positieve effect van de verbeterde rijopleiding trad alleen op bij dit type ongevallen en alleen in dat eerste jaar na het behalen van het rijbewijs.

Een ander onderzoek waaruit gebleken is dat formele rijles toch enig effect kan hebben op de ongevalsbetrokkenheid, is een onderzoek uit Quebec

(Hirsch, Maag & Laberge-Nadeau, 2006). Jongeren die in Quebec binnen het getrapte rijbewijssysteem vrijwillig een aantal rijlessen in defensief rijden namen, hadden een lager ongevalsrisico en werden minder vaak beboet voor verkeersovertredingen dan jongeren die die lessen niet hadden genomen. Bedacht moet worden dat bij dit onderzoek zelfselectie een rol kan hebben gespeeld (SWOV, 2013). Dit betekent dat de jongeren in de experimentele groep wellicht niet vanwege de rijlessen veiliger reden, maar omdat ze vooraf al meer gemotiveerd waren om veilig te rijden en daarom de extra lessen namen.

Gelet op het feit dat rijles toch een effect op de verkeersveiligheid kan hebben, trekken Beanland et al. (2013) de conclusie dat formele rijles ter voorbereiding op het rijexamen niet afgeschaft moet worden, maar omgebogen moet worden naar een vorm van rijeducatie waarin veel aandacht wordt besteed aan hogereordevaardigheden.

8. Conclusie

De veiligheidswaarden van de rijopleidingssystemen in de ons omringende landen lijken niet sterk te verschillen met de veiligheidswaarde van het Nederlandse systeem, ondanks het feit dat er zeer grote verschillen zijn tussen de systemen zelf. In Duitsland is veel geregeld en in het Verenigd Koninkrijk is weinig geregeld. België en Nederland zitten daar tussenin. In twee landen (België en het Verenigd Koninkrijk) is het mogelijk het rijbewijs te behalen zonder dat men rijles heeft gehad van een gediplomeerd rijinstructeur en in twee landen (Duitsland en Nederland) kan men alleen maar rijles krijgen van een gediplomeerd rijinstructeur. In Duitsland moet men zelfs een verplicht aantal lessen van een gediplomeerd rijinstructeur hebben gehad voordat men rijexamen mag doen. In Nederland mag men zelf beslissen of men rijles neemt, maar als men het neemt, wat vrijwel altijd het geval is, mag men alleen rijles nemen bij een gediplomeerd rijinstructeur.

De veiligheidswaarde van een rijopleidingssysteem neemt waarschijnlijk toe als er in de rijopleiding meer aandacht wordt besteed aan zogenoemde hogereordevaardigheden. Hogereordevaardigheden zijn, met uitzondering van gevaarherkenning, moeilijk te toetsen op het rijexamen. Dit komt doordat motivatie een rol speelt bij zaken als risicoperceptie, risicoacceptatie, zelfreflectie en kalibratie. En de motivatie, de wil om veilig en verantwoord te rijden is niet goed te meten op een rijexamen. Men kan zich op het rijexamen gemakkelijk beter voordoen dan men is (en dus doen alsof men veilig wil rijden). Om onderwerpen die wel belangrijk zijn voor de verkeersveiligheid, maar die niet goed getoetst kunnen worden op het rijexamen, toch aan de orde te laten komen in de rijopleiding, biedt de Deense aanpak mogelijkheden. Zoals hiervoor is beschreven, heeft Denemarken een nationaal curriculum waarin het accent ligt op hogereordevaardigheden. Dat nationaal curriculum schrijft voor dat die zogenoemde hogereordevaardigheden die niet of moeilijk te toetsen zijn op het rijexamen, in ieder geval aan de orde dienen te komen in de verplicht voorgeschreven theorie- en rijlessen.

Literatuur

Beanland, V., Goode, N., Salmon, P.M. & Lenné, M.G. (2013). *Is there a case for driver training? A review of the efficacy of pre- and post-licence driver training.* In: Safety Science, vol. 51, nr. 1, p. 127-137.

Carstensen, G. (2002). *The effect on accident risk of a change in driver education in Denmark.* In: Accident Analysis & Prevention, vol. 34, nr. 1, p. 111-121.

Christie, R. (2001). *The effectiveness of driver training as a road safety measure: a review of the literature.* Report No 01/03. Royal Automobile Club of Victoria (RACV) Ltd., Noble Park, Victoria, Austrlia.

CIECA (2010). *Categorie B (passenger car) driver licencing in CIECA member countries*. CIECA, The international commision for driver testing, Brussels.

Clarke, D.D., Ward, P. & Truman, W. (2005). *Voluntary risk taking and skill deficits in young driver accidents in the UK.* In: Accident Analysis & Prevention, vol. 37, nr. 3, p. 523-529.

Craen, S. de (2010). *The X-factor; a longitudinal study of calibration in young novice drivers.* Proefschrift Technische Universiteit Delft. SWOV-Dissertatiereeks. Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV, Leidschendam.

Curry, A.E., Hafetz, J., Kallan, M.J., Winston, F.K., et al. (2011). *Prevalence of teen driver errors leading to serious motor vehicle crashes.* In: Accident Analysis & Prevention, vol. 43, nr. 4, p. 1285-1290.

Elvik, R., Høye, A., Vaa, T. & Sørensen, M. (2009). *The handbook of road safety measures*. 2 ed. Emerald Group Publishing Limited, Bingley, UK.

Hirsch, P., Maag, U. & Laberge-Nadeau, C. (2006). *The role of driver education in the licensing process in Quebec.* In: Traffic Injury Prevention, vol. 7, nr. 2, p. 130-142.

Laapotti, S., Keskinen, E., Hatakka, M., Peräaho, M., et al. (2003). *Questionnaire study on novice driver's accidents in the beginning of their driving career in Finland*. In: Hatakka, M., et al. (red.), Basic driver training: new models; Final Report. The University of Turku, Turku, Finland, p. 193-222.

Lund, A.K., Williams, A.F. & Zador, P. (1986). *High school driver education: Further evaluation of the Dekalb County study.* In: Accident Analysis & Prevention, vol. 18, nr. 4, p. 349-357.

Maycock, G., Lockwood, C.R. & Lester, J.F. (1991). *The accident liability of car drivers*. Research Report 315. Transport and Road Research Laboratory (TRRL), Crowthorne, Berkshire, UK.

Mayhew, D.R. & Simpson, H.M. (1996). *Effectiveness and role of driver education and training in a graduated licensing system*. The Traffic Injury Research Foundation of Canada, Ottawa, Canada.

Mayhew, D.R. & Simpson, H.M. (2002). *The safety value of driver education an training.* In: Injury Prevention, vol. 8, nr. suppl 2, p. ii3-ii8.

McCartt, A.T., Mayhew, D.R., Braitman, K.A., Ferguson, S.A., et al. (2009). *Effects of age and experience on young driver crashes: Review of recent literature.* In: Traffic Injury Prevention, vol. 10, nr. 3, p. 209 - 219.

McCartt, A.T., Shabanova, V.I. & Leaf, W.A. (2003). *Driving experience, crashes and traffic citations of teenage beginning drivers.* In: Accident Analysis & Prevention, vol. 35, nr. 3, p. 311-320.

McKnight, A.J. & McKnight, A.S. (2003). *Young novice drivers: careless or clueless?* In: Accident Analysis & Prevention, vol. 35, nr. 6, p. 921-925.

Meewes, V. & Weissbrodt, G. (1992). *Führerschein auf Probe-Auswirkung auf die Verkehrssicherheit.* Schriftenreihe der Bundesanstalt für Straβenwesen, Unfall- und Sicherheitsforschung Straβenverkehr, Heft 87. Bast, Bergisch Gladbach.

Sagberg, F. (1998). *Month-by-month changes in accident risk among novice drivers.* In: 24th International Conference of Applied Psychology. August 9-14, San Francisco.

Senserrick, T. & Haworth, N. (2005). *Review of literature regarding national and international young driver training, licensing and regulatory systems*. Report No. 239 Monash University Accident Research Centre (MUARC), Clayton, Victoria, Australia.

Simpson, H.M., Chinn, L., Stone, J., Elliot, M.A., et al. (2002). *Monitoring and evaluation of safety measures for new drivers*. TRL 525. Transport Research Laboratory TRL, Wokingham, UK.

SWOV (2013). *Noodzaak, inhoud en evaluatie van verkeerseducatie.* SWOV-Factsheet, juli 2013. Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV, Leidschendam

Vlakveld, W.P. (2006). *Veiligheidswaarde van de ANWB-rijopleiding.* D-2006-5. Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV, Leidschendam.

Vlakveld, W.P. (2011). *Hazard anticipation of young novice drivers*. Proefschrift Rijksuniversiteit Groningen. SWOV-Dissertatiereeks. Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV, Leidschendam.

Vlakveld, W.P. & Stipdonk, H.L. (2009). *Eerste verkenning naar de effectiviteit van het beginnersrijbewijs in Nederland*. D-2009-2. Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV, Leidschendam.

Wells, P., Tong, S., Sexton, B.F., Grayson, G.B., et al. (2008). *Cohort II: A study of learner and new drivers.* Department for Transport, London.

SWOV
WETENSCHAPPELIJK
ONDERZOEK VERKEERSVEILIGHEID

Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV
SWOV Institute for Road Safety Research

Postbus 93113
2509 AC Den Haag
Bezuidenhoutseweg 62
2594 AW Den Haag
T 070 - 317 33 33
F 070 - 320 12 61
E info@swov.nl
I www.swov.nl

PO Box 93113
2509 AC The Hague, The Netherlands
Bezuidenhoutseweg 62
2594 AW The Hague, The Netherlands
T 070 - 317 33 33
F 070 - 320 12 61
E info@swov.nl
I www.swov.nl